

CIRCULAIRE D'APPLICATION

Par le décret du 29 novembre 1990, le Gouvernement a modifié le régime de limitation de vitesse en agglomération.

L'objectif visé est d'amener les usagers à pratiquer des vitesses en agglomération compatibles avec la sécurité de l'ensemble des usagers de la route et notamment des piétons et des cyclistes.

Cette mesure présente une innovation majeure: il ne s'agit pas seulement d'une mesure réglementaire abaissant les limitations de vitesse en agglomération, elle crée un lien entre la limite de vitesses fixée sur une route et son aménagement: le gain de sécurité peut ainsi être obtenu soit en abaissant la limite de vitesse autorisée, soit en aménageant la route de façon plus sûre, soit en combinant les deux.

Les bénéfices attendus de la mesure ne se limitent pas à la seule sécurité immédiate. Elle permettra un meilleur partage de la voirie, avec une amélioration des conditions de déplacements des piétons et des cycles, une amélioration du cadre de vie urbain avec un frein à l'envahissement de l'espace urbain par l'automobile, une réduction des nuisances de la circulation (bruit, pollution) d'ailleurs plus en liaison avec l'apaisement de la conduite qu'avec la réduction des vitesses proprement dite.

Quels sont les outils définis par la nouvelle réglementation ?

- La limitation générale de vitesse en agglomération passe de 60 à 50 km/h. Cela signifie qu'en l'absence de toute autre décision, c'est cette limitation de 50 km/h qui s'applique d'office depuis le 1er décembre 1990.

Dorénavant, il est possible de créer des "zones 30", c'est-à-dire des secteurs délimités par un périmètre à l'intérieur duquel la vitesse est limitée à 30 km/h. Il s'agit là d'une limitation par zone, analogue à celle qui existe déjà pour le stationnement. Cela signifie que la limitation n'est indiquée qu'aux entrées de la zone et qu'il n'est pas

nécessaire de la rappeler à l'intérieur de la zone. Toutefois, pour que la perception de l'utilisateur soit sans ambiguïté les entrées et les sorties de la zone doivent être très clairement soulignées et aménagées. De plus les aménagements à l'intérieur de la zone doivent inciter à rouler à une vitesse modérée.

- Enfin le préfet avait la possibilité de fixer une limite de vitesse à 80 km/h sur les routes à grande circulation. Cette possibilité est réduite à 70 km/h, mais elle est dorénavant ouverte au maire qui peut fixer une telle limite sur les autres routes. Toutefois, les sections de routes sur lesquelles la vitesse est limitée à 70 km/h doivent présenter les aménagements et conditions de sécurité requis par le guide technique.

- Comme par le passé le maire, ou le préfet, conserve la possibilité d'instaurer des limitations de vitesse plus rigoureuses pour faire face à une situation particulière (danger ponctuel par exemple). Toutefois, compte tenu des nouvelles possibilités données par la réglementation, le recours à de telles limitations ponctuelles doivent devenir plus rare que par le passé.

- Le Maire conserve enfin toujours la possibilité de créer des aires piétonnes, dans lesquelles la circulation des véhicules à moteur peut être très strictement réglementée. Toutefois, la nouvelle réglementation précise que ces aires ne peuvent inclure de routes à grande circulation.

I - LIMITATION DE DROIT COMMUN DE LA VITESSE A 50 KM/H EN AGGLOMÉRATION

En agglomération, la règle de droit commun est la limitation de vitesse à 50 km/h.

Il est essentiel que les limites d'agglomération soient réexaminées afin de rendre cette mesure crédible.

L'article R1 du Code de la Route définit l'agglomération "comme un espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis, rapprochés, et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet

effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde”.

Les limites d'agglomération (et par conséquent l'emplacement des panneaux) sont fixées par arrêté du maire (Article R 44 du Code de la Route) et ont plusieurs significations :

- c'est à l'intérieur de celles-ci que le maire est chargé de l'exercice de la police de circulation sur toutes voies de communication et notamment de la fixation des vitesses limites et des règles de priorité. Toutefois, ces décisions, lorsqu'elles intéressent des routes à grande circulation sont prises par le Préfet ;

- en dehors de ces limites, toute publicité est interdite sauf dans des zones dénommées "zones de publicité autorisées" (loi n° 79.1150 du 29 décembre 1979).

La localisation du panneau a donc une grande importance notamment :

- pour le développement de l'urbanisation le long des voies circulées ;

- pour la crédibilité des limitations de vitesse.

Elle doit respecter les termes de l'article R 1 du Code de la Route pour rester dans la légalité.

Dispositions pratiques pour les entrées d'agglomération

Le préfet devra donc recenser, sur les routes à grande circulation, tous les panneaux d'agglomération ne correspondant pas à la définition de l'article R 1 du Code de la Route, en particulier ceux qui sont situés en dehors de la zone agglomérée (absence d'immeubles construits en bordure de la voie ou immeubles dispersés).

Il proposera alors au maire leur déplacement jusqu'à la limite réelle de l'agglomération ; en cas de refus, pour les routes à grande circulation, il examinera l'opportunité de fixer la limitation de vitesse à 70 km/h depuis le panneau d'agglomération jusqu'à l'entrée de la zone de bâti dense.

Dispositions pratiques dans l'agglomération

Le Maire doit faire déposer tous les panneaux de limitation de vitesse rendus

inutiles par la limitation générale à 50 km/h. S'il estime que, malgré cette limitation, certaines sections de voies restent dangereuses en raison de l'importance de l'activité locale, le maire, ou le préfet pour les sections de routes à grande circulation, peut instituer une ou plusieurs "zone 30" (voir § II ci-après).

II - CRÉATION DE "ZONES 30 KM/H"

Une "zone 30" est un ensemble de routes contiguës (ou à la rigueur une section de route) constituant une zone de circulation où la vitesse est limitée à 30 km/h parce que la vie locale y est prépondérante.

La compréhension de la limitation de vitesse à 30 km/h doit être facilitée, il faut que l'automobiliste soit amené à la respecter :

- par les caractéristiques propres de la route ;

- par des aménagements particuliers (mobilié urbain, chicanes, passages surélevés, revêtements, couleurs ...), incitant l'automobiliste à réduire sa vitesse. Ces aménagements sont obligatoires aux entrées de la zone et doivent être répétés lorsque la zone a des dimensions importantes.

C'est pourquoi la signalisation particulière imposant une vitesse limite de 30 km/h n'est implantée qu'aux entrées de la zone. Elle pourra néanmoins être rappelée exceptionnellement à l'intérieur en cas de besoin.

Règles de circulation à l'intérieur de la "zone 30"

À l'intérieur de la "zone 30", les règles de circulation (stationnement, priorité aux carrefours, circulation des piétons) sont les règles générales du Code de la Route. Il est toutefois recommandé de faciliter la circulation des piétons et des cycles par les aménagements spécifiques.

Mise en œuvre

L'institution d'une "zone 30" relève de la compétence du Maire, autorité chargée de la police de la circulation. Toutefois la décision est prise par le Préfet, après consultation du Maire, sur une section de route à grande circulation.

Dans tous les cas, le président du Conseil Général doit être consulté par l'autorité responsable lorsqu'une route départementale est concernée.

Pour ce faire, le maire doit :

- identifier les zones ou sections de voies où l'intensité de la vie locale justifie une "zone 30" (place animée, sortie d'école, quartier commerçant ou résidentiel) par une étude de l'ensemble du réseau ;
- faire une étude fine des circulations, de la vie locale, des accidents, pour concevoir les dispositifs les mieux adaptés (voir le guide du CETUR) ;
- mettre en place les aménagements minimaux correspondant avant de prendre l'arrêté instituant "la zone 30".

III - OPPORTUNITÉ DE FIXER À 70 KM/H LA LIMITATION DE VITESSE SUR CERTAINES VOIES

Pour assurer la crédibilité de la limitation générale à 50 km/h, il convient d'identifier les voies sur lesquelles une telle limitation ne serait pas comprises par les usagers. Pour cela le critère retenu est l'analyse des vitesses actuellement pratiquées : toute voie où plus de 30% des automobiles roulent à plus de 50 km/h doit faire l'objet d'un examen particulier :

- s'il apparaît que l'aménagement actuel ne permet pas d'autoriser une vitesse supérieure dans des conditions normales de sécurité, il conviendra d'effectuer des aménagements soit pour inciter les automobilistes à réduire leur vitesse, soit pour permettre de relever la vitesse limite,
- dans le cas contraire la vitesse limite sera fixée à 70 km/h.

Nature des voies concernées

- Certaines grandes artères (boulevards, avenues ...).
- Des entrées d'agglomération entre le panneau d'agglomération et le bâti dense, voire des traversées de toutes petites agglomérations.

N.B. : les voies rapides urbaines, sans accès riverain et où la circulation des piétons et des véhicules à deux roues légers est sépa-

rée de la circulation des autres véhicules sont considérées comme étant hors agglomération ; le panneau d'agglomération doit être implanté à la sortie de ces voies.

Cas des grandes artères

Quatre conditions sont nécessaires pour pouvoir relever la limitation de vitesse au-dessus de 50 km/h :

- peu ou pas d'accès directs de riverains (voies latérales ...);
- aménagement et espacement adaptés des carrefours ;
- passages piétons situés uniquement aux carrefours ;
- stationnement aménagé.

La vitesse limite peut alors être fixée à 70 km/h.

Cas des entrées d'agglomération

Certaines entrées d'agglomération comportent une zone de transition entre le panneau d'agglomération et les immeubles bâtis, rapprochés, perceptibles par l'automobiliste.

Trois conditions d'aménagement sont nécessaires pour pouvoir fixer une limitation de vitesse de 70 km/h :

- peu ou pas d'accès directs de riverains,
- peu de carrefours,
- pas de passages piétons.

Autorité compétente pour la mise en œuvre

Pour les routes à grande circulation la décision est prise par arrêté du préfet après consultation :

- du maire de la commune intéressée,
- du président du conseil général s'il s'agit d'une route départementale

et après avis des forces de police et de la direction départementale de l'Équipement.

Pour les autres routes la décision est prise par le maire après consultation du président du conseil général s'il s'agit d'une route départementale.

IV - DISPOSITIONS PRÉALABLES À L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE CES NOUVELLES LIMITATIONS DE VITESSE

Toutes les mesures prévues pour le décret sont entrées en vigueur le 1er décembre 1990.

Le préfet demandera aux directions départementales de l'Équipement d'étudier et de proposer les mesures à prendre sur les routes à grande circulation :

- limitation de vitesse,
- aménagements.

Il organisera d'autre part des réunions d'information des maires, leur présentera les modalités d'application définies par la présente circulaire et les recommandations techniques contenues dans le guide du CETUR.

Il leur demandera notamment :

- d'examiner et de revoir le cas échéant l'emplacement des panneaux d'agglomération,
- d'identifier :
 - . les voies importantes ou la vitesse limite pourra être fixée à 70 km/h,
 - . les "zones 30" éventuelles.
- d'abandonner, chaque fois que cela sera possible, toutes les limitations de vitesse différentes de 30, 50 et 70 km/h qui compli-

quent la perception par l'usager et dont le bénéfice est discutable.

Il organisera une campagne d'information et de communication pour une meilleure compréhension et un meilleur respect des limitations de vitesse dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions pour la Sécurité Routière (PDASR) et proposera aux collectivités concernées d'inscrire des actions de ce type dans les contrats locaux de Sécurité Routière.

V - MODALITÉS DE FINANCEMENT

Suivant les errements habituels, le financement des fournitures et des travaux d'implantation, de suppression ou de déplacement des panneaux de limitation de vitesse est à la charge de la collectivité (État, département, commune) qui prend l'initiative de leur installation. Les panneaux de localisation de type E indiquant les limites d'une agglomération sont à la charge de la collectivité qui gère, hors agglomération, la route au bord de laquelle ils sont implantés.

L'État financera les dépenses qui lui incombent, à savoir exclusivement le remplacement ou la pose des panneaux de limitation de vitesse sur les routes à grande circulation. Ces dépenses sont normalement imputés sur les crédits routiers.